

# 神戸市地域公共交通網形成計画(パブコメ案)に対する意見の概要及び意見に対する市の考え方

意見募集期間 平成29年1月17日(火)～平成29年2月15日(水) (30日間)

意見書数 15通(49件)

※ご意見は、趣旨を損わない程度に要約しています。

| 番号                  | 意見の概要   | 市の考え方  |
|---------------------|---|--|
| 計画全般                |   |  |
| 1                   | <p>すべての市民は日常生活及び社会生活を営むうえで自由に移動できることが欠かせない。すべての市民に移動する権利(交通権)があると認め、尊重することを明らかにするため、交通基本条例を制定し、交通政策の基本とすること。</p> <p>また、生活に欠かせない公共交通は、「正便益・不採算」の考えで判断するように改めること。</p> <p>公共交通の運行の判断を事業者にゆだねてきたことを改めて、公共交通は公的なところが責任を持つことを明確にすること。</p> | <p>平成25年12月に「交通政策基本法」が施行され、国、地方公共団体、交通事業者、住民等がそれぞれの責任と役割分担のもとで、日常生活に必要不可欠な交通手段の確保やまちづくりの観点からの施策の促進など、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進すると規定されました。</p> <p>本市では、本計画を公共交通政策の基本とし、市民、企業、交通事業者、行政の連携により、公共交通ネットワークの維持・充実に向けた取り組みを進めたいと考えています。</p>  |
| 2                   | <p>「交通まちづくり」の考えを取り入れて歩いて楽しいまちを作ることを基本とし、神戸の魅力を最大限生かすようにすれば素晴らしい公共交通ができる。</p>  | <p>本計画のP.6「1.6. 上位計画、関連するまちづくりの方針」に記載のとおり、2013年9月に策定した「神戸市総合交通計画」では、すべての人にやさしく、くらしやすいまち、持続可能な、さらに魅力・活力あるまちを目指し、公共交通を中心に歩行者、自転車、自動車などがバランスよく組み合わされた、安全で快適な交通環境を形成することとしています。</p> <p>また、リーディングエリアである都心では、「施策1 都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上」に記載のとおり、人と公共交通優先の空間に変えていくとともに、回遊性の向上を図ることで、歩く人が中心のまちの実現に向けて交通体系の見直しを行います。</p> |
| 第2章 地域および公共交通の現状・課題 |   |  |
| 3                   | <p>本計画のP.8「2.2.人口の推移」に全市の人口将来予測や高齢化の状況が取り上げられているが、地域単位で公共交通を検討するために、地域ごとの「人口の推移」も取り上げて頂きたい。</p>   | <p>いただいたご意見のとおり、地域の現状を把握するうえで、地域ごとの人口推移は重要であると考えており、本計画の「2.2. 人口の推移」に地域ごとの人口増減の状況を追記します。</p>   |

| 番号                    | 意見の概要  | 市の考え方  |
|-----------------------|--|--|
| 第3章 公共交通ネットワークの将来像    |  |  |
| 4                     | 高速神戸駅や新開地駅に乗り換え拠点が分散し、ターミナルとなるべき三宮の集客力が落ちている。三ノ宮駅・三宮駅・神戸三宮駅を今以上にターミナル駅として機能させる方策を検討し、三宮駅を拠点とした交通網を構築することが必要である。            | 本計画のP.28「3.2. 公共交通ネットワークの将来像」に記載のとおり、三宮を広域交通拠점에位置づけています。<br>具体的には「えき=まち空間」として、三宮の6つの駅を大きな1つの駅と捉え、分かりやすく使いやすい駅としていくことや、駅での乗換を含め、まちとの行き来もしやすくしていきます。このような取り組みにより、三宮の集客力及び拠点性を高めます。   |
| 5                     | JR新長田駅への快速停車実現を計画に盛り込むべき。  | 本計画のP.28「3.2. 公共交通ネットワークの将来像」に記載のとおり、新長田を地域交通拠점에位置づけています。JR新長田駅の快速停車実現は重要な課題であると認識しており、これまでJR西日本に対して強く申し入れを行っています。<br>一方、JR西日本からは、現在の運行ダイヤの維持、速達性の確保が最重要事項であり、ホームの構造上の課題もあり、現状では快速を停車させることは難しい、との考えを聞いており、協議は非常に厳しい状況となっています。<br>今後も引き続き粘り強くJR西日本への働きかけを行います。  |
| 6                     | 鉄道の定義について、鉄道に「ポートライナー・六甲ライナー」が含まれているが、狭義においては、輸送力によって鉄道>モノレール>新交通システム>バスとなるため、輸送力の違いを明確化するべき。                              | 本市では、都市の骨格となる公共交通ネットワークを基幹公共交通ネットワークとしており、鉄道と新交通システムを対象としていることから、本計画のP.13「2.3. 交通の現状・課題」、P.29・P.31「3.3. 将来像の実現に向けた基本的な考え方」に「新交通システム」を追記します。  |
| 7                     | 「三宮一極集中」でなく、「9区バランスのとれたまちづくり」とし、その間を公共交通でつなぐ計画にするべき。   | 本計画のP.4「1.6. 上位計画、関連するまちづくりの方針」に記載のとおり、2011年3月に策定した神戸市都市計画マスタープランでは、全市にわたって神戸の魅力を創造するエリアや拠点を戦略的に配置した都市構造を目指すとしています。<br>その上で、P.28「3.2. 公共交通ネットワークの将来像」に記載のとおり、基幹公共交通ネットワークおよび幹線公共交通ネットワークの充実により、これらの拠点間の関係強化を進めていきます。<br>具体的には、P.43「施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持」として、神戸電鉄や北神急行、市営地下鉄西神・山手線を維持します。P.47「施策3 地域コミュニティ交通の維持・充実」として、既成市街地や山麓部などの坂が急な地域や一部の成熟したニュータウンなどで、多様な地域コミュニティ交通の導入を進めます。P.52「施策4 北神地域のバス路線再編」として、鉄道と連携し、バス路線の再編による将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを形成します。<br>このように、全市的に公共交通施策を展開し、バランスのとれたまちづくりを推進します。 |
| 第4章 公共交通施策の取り組み方針(全般) |  |  |
| 8                     | 阪急と市営地下鉄西神・山手線の相互乗り入れを考慮した将来計画を策定するべき。三宮から高速神戸まで神戸高速線の路線が重複していることから、阪急は三宮から地下鉄西神・山手線へ乗り入れすべき。地上から阪急の高架が無くなることで、地上の有効活用が進む。 | 阪急電鉄神戸線と市営地下鉄西神・山手線の相互直通運転に関しては、阪急電鉄から説明を聞いていますが、鉄道ネットワークのあり方、神戸のまちづくりや旅客動向への影響等、様々な観点から検討する必要がありますと考えています。<br>実現の可否を含めて検討している段階であり、現時点では本計画に記載していません。<br>神戸電鉄の神戸高速線乗り入れについては、各々の線路の幅が異なるといった技術的な課題もあり、慎重に検討すべき問題であると認識しています。  |
| 9                     | 阪急と市営地下鉄西神・山手線の相互乗り入れにも触れて頂きたい。三宮駅の乗換駅としての拠点性を高めるために、阪急が地下鉄に乗り入れた後、廃止になる神戸高速鉄道の地下部分は神戸電鉄を通し、三宮までの延伸を検討して頂きたい。              |  |
| 10                    | 市営地下鉄西神・山手線と阪急神戸線への相互乗り入れを計画に盛り込むべき。   |  |

| 番号  | 意見の概要   | 市の考え方   |
|---|---|---|
| 第4章 公共交通施策の取り組み方針<br>施策1 都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上 |   |   |
| 11  | 三宮の駅名を統一して頂きたい。   | 三宮周辺地区の再整備にあわせて、各鉄道事業者と検討していきたいと考えています。   |
| 12  | 今後整備されるバスターミナルは、東のバスターミナルに匹敵するような、西日本最大の三宮バスターミナルを目指してほしい。具体的な計画策定を急ぐべき。  | 本計画のP.39「施策1 都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上」に記載のとおり、三宮駅周辺に分散している中・長距離バス乗降場を集約し、わかりやすく、待ち合いなどの必要機能を備えた新バスターミナルを段階的に整備します。具体的な整備計画の策定にあたっては、地元地権者やバス事業者との協議を重ねつつ、優れた民間事業者のノウハウも取り入れながら、実現に向けてスピード感をもって進めていきます。<br>なお、その規模については、現在、三宮にある中長距離バスの乗降場をすべて集約することを前提に、バス事業者との協議や、将来需要なども考慮しながら検討していきます。 |
| 13  | 三宮に西日本一のバスターミナルを設置し、交通の拠点性を高めて頂きたい。   |   |
| 14  | 三宮の「バスターミナル計画」は、極めて大きな規模の事業費の計画になっている。しっかりと市民の声も聞いて再検討するべき。また、これだけの規模が必要なのか。きちんと科学的な正確な需要予測を行うことが必要である。「バスターミナル計画」を口実にした巨大な高層ビル建設や大型商業施設などの建設はおかしいと思う。  |   |
| 15  | LRT、BRTは議論をオープンにして進めるべき。また、神戸でLRTやBRTを導入する際は、役割や市民の納得のいく議論が必要である。これまでに地下鉄、新交通システム、シティー・ループなど、多種類の交通を導入しており、新たな交通の導入にあたっては、市電の廃止や地下鉄海岸線の問題、公営交通の経営効率化の反省点など、しっかりと市民の批判を聞き、それにこたえる改革を進めるべき。               | 本計画のP.40「施策1 都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上」に記載のとおり、LRT・BRTの導入可能性の検討を進めています。運行ルートや事業効果、採算性、他の公共交通との役割分担等、多岐にわたる課題を整理し、導入の可能性があると判断できれば、市民・事業者等の皆さまのご意見を聞きながら、基本的な考え方を整理していきます。  |
| 16  | ポートライナーの8両編成化について、早期の計画策定を望む。   | ポートアイランドについては、ポートライナーを基幹に、路線バスで補完するような公共交通ネットワークを構築しています。本計画のP.41「施策1 都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上」に記載のとおり、混雑緩和に向けてバスへの誘導を進めるとともに、需要動向を分析し、必要な輸送力増強策を検討します。<br>なお、バスへの誘導や平成28年3月のポートライナーの2編成増備により混雑状況は一定緩和されており、当面は現在の輸送力で対応できるものと考えています。   |
| 17  | ポートライナーはポートアイランド第1期の輸送を前提としており、ポートアイランドの発展により、当初の想定を越える輸送を担っている。ポートアイランドの発展と共に、混雑も増加しており、発展の妨げになる可能性が高い。また、路線形態が島内ループや急カーブとなっており、表定速度が低下していることや、駅の配置間隔が鉄道とバスの中間距離となっている。基幹交通として再構築し、バス輸送との棲み分けを図る必要がある。 |   |
| 18  | ポートライナーを廃止し、三宮を経由して新神戸駅と空港を結ぶ新たな鉄道網を整備して頂きたい。   | 本計画のP.42「施策1 都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上」に記載のとおり、「広域交通拠点間の公共交通ネットワークの強化」を図ります。今後の神戸空港の利用状況やポートアイランドへの企業進出等の状況をふまえ、新神戸駅～三宮～ポートアイランド～神戸空港の望ましい公共交通ネットワークのあり方を検討します。具体的には、既存の公共交通ネットワークを活かしつつ、輸送需要に対応した適切な交通手段の導入等を行います。  |
| 19  | 神戸空港－三宮駅－新神戸駅を乗り換えなしで結ぶ交通網の整備が必要である。ポートライナーを廃止し、新神戸駅から三宮を経由し、神戸空港まで至る地下鉄・普通鉄道を敷くべきである。当面の間は、三宮から新神戸駅への延伸が現実的であり、早期の計画策定を望む。   |   |
| 20  | ポートライナーの新神戸への延伸を計画に盛り込むべき。  |   |
| 21  | ポートライナーについて、待避駅の整備やスピードアップなどの速達化を計画に盛り込むべき。   | ポートライナーでは、同じ線路上を同じ方向に走行している列車が、先に走行している列車を追い越すための待避線は設けていません。これは、在来鉄道に比べて路線長が短く、三宮駅から神戸空港駅まで約18分で到達すること、また、待避線を設けて快速列車等を運行した場合、途中駅からのお客さまがご乗車できなくなり、利便性が低下することを避けるためです。<br>スピードアップにつきましては、ポートライナーは既存の市街地を縫うように運行し、直線区間が少ないため、安全性を考慮すると今よりもスピードを上げることは難しいと考えています。  |
| 22  | ポートライナーを完全に複線化すること。待避線をつくり、空港直通特急など細やかに列車種別を設定すること。安全なシステムである無人運転を発展させること。  |   |

| 番号  | 意見の概要  | 市の考え方   |
|---|--|---|
| 第4章 公共交通施策の取り組み方針<br>施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持 |  |   |
| 23  | 神戸電鉄は、神戸市北区や西区押部谷地区などの住民にとって、欠かせない公共交通であり、将来にわたって公共交通の基幹に位置付けて、取り組むことを明らかにするべき。粟生線も「網形成計画」で明確な位置づけをしてほしい。<br>また、粟生線について市内全区間の改善計画を作り、計画的に進めることを明記するべき。 | 本計画のP.43「施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持」に記載のとおり、基幹公共交通である粟生線を含めた神戸電鉄や北神急行、市営地下鉄西神・山手線を維持する施策を明確に示しています。<br>なお、市営地下鉄西神・山手線の新たな延伸についての計画はありません。   |
| 24  | 三木市から神戸市に移動出来る公共交通機関は神戸電鉄しかなく、もし廃線になってしまえば死活問題です。<br>市営地下鉄西神・山手線の神戸電鉄押部谷駅又は志染駅への延伸を強く要望する。   |   |
| 25  | 鈴蘭台駅前再開発事業が進んでいるが、駐車場の数が少ない。神鉄を利用するために駅の近くにパークアンドライドを導入し、公共交通への利用転換をやすくしてほしい。  | 本計画のP.44「施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持」に記載のとおり、パークアンドライド等を推進し、公共交通への利用転換を図ります。<br>なお、鈴蘭台駅前再開発事業の際、駅前広場にバス停留所やタクシー乗降場、一般車両の乗降場等を整備し、鈴蘭台駅へのアクセスを改善します。パークアンドライドについては、駐車場用地の確保等の課題はありますが、今後、周辺のまちづくりと併せて検討していきたいと考えています。                          |
| 26  | 鈴蘭台駅前周辺のみでの再開発では乗客は増えません。高校や区役所跡地に区民が集まれる公共の施設をつくり賑わいのあるまちづくりを進めて欲しい。その際、公共施設建設は住民の要望を十分聞いて住民の求める施設をつくること。   | 本計画のP.44「施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持」に記載のとおり、駅を中心としたまちづくりを進め、駅周辺の賑わい創出を図ります。<br>北区の玄関口である鈴蘭台駅周辺のまちづくりは重要であると考えており、今後まちづくりを進めるにあたっては、住民のみみなさまのご意見を伺いながら検討していきたいと考えています。   |
| 27  | 神戸電鉄の「シーパスイオン」について、40日の利用日数制限を大幅に増やし、さらなる低料金化、65歳以上への年齢引き下げ、販売窓口を増やすことなどの改善を利用者の声を聞いて行うこと。   | 本計画のP.45「施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持」に記載のとおり、企画乗車券等による利用促進を進めます。<br>なお、神鉄シーパスイオンについては、神戸電鉄の利用促進策として実施しているものであり、限られた財源の中で利用促進効果の高い施策として実施するため、利用日数を40日に限定しているほか、対象者を70歳以上の方に限定しています。  |
| 28  | シーパスイオンの社会実験はすでに2年間続いており、社会実験ではなく本格的実施に移行して欲しい。さらに使いやすくするために、敬老パスの提示で枚数の制限なく購入出来るようにして欲しい。   | 販売価格については、利用頻度が高い鈴蘭台～湊川(350円)の往復利用で半額になるよう設定していますが、それ以上の区間をご利用されている方も多く、比較的安価な料金設定になっていると考えています。<br>販売窓口については、現金・販売引換券の管理等の体制が必要であり、販売価格をできるだけ下げたい趣旨もあり、現在の販売場所に限定しています。<br>引き続き社会実験を継続し、ご利用の状況や利用者の声を聞きながら、利用促進に繋がるものにしていきたいと考えています。 |
| 29  | 神鉄沿線に観光資源があっても電車から接続できる足がないため車の移動になってしまう。公共交通を利用できるように進めて欲しい。  | 本計画のP.45「施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持」に記載のとおり、沿線地域における観光資源の活用は重要であると考えています。<br>例えば、「北区山田町重要文化財めぐり」として、市バス111系統を利用し、重要文化財を巡っていただくコースをPRするなどしています。  |
| 30  | 市営地下鉄西神・山手線の快速運転について、待避駅の整備も含めて計画に盛り込むべき。  | 本計画のP.46「施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持」に記載のとおり、安全で安定した輸送を確保するとともに、輸送サービスの向上を図っていきます。<br>なお、市営地下鉄西神・山手線の快速運転につきましては、待避駅の建設に多額の費用と時間を要するため、実現することは難しいと考えています。  |

| 番号   | 意見の概要  | 市の考え方  |
|--|--|--|
| 31   | <p>神戸電鉄は北区の交通の背骨をなすもので、地域社会の要である。自動車から公共交通への利用転換を促進する為には、神鉄を利用しやすくする必要があります。</p> <p>3月下旬からの昼間の減便によって、利用しづらくなる。神戸市から神鉄に北区民の足を守り、公共交通へ利用転換する為には減便しないよう要請して欲しい。</p>   | <p>本計画のP.46「施策2 西北神地域での基幹公共交通の維持」に記載のとおり、利用実態・ニーズに即し、必要に応じて輸送の効率化を図ることで、安全で安定した運行を確保・維持します。</p> <p>なお、今回のダイヤ改正は神戸電鉄の輸送需要と輸送サービスの対応という観点から実施されるものであり、路線を維持していくためにやむを得ないものであると聞いています。</p>  |
| 32   | <p>神戸電鉄の減便は、乗客の増加につながらない。停車する駅が少なくなり、不便になる住民が増える。</p>  |  |
| <p>第4章 公共交通施策の取り組み方針<br/>         施策3 地域コミュニティ交通の維持・充実</p> |  |  |
| 33   | <p>本計画のP.49図4-15「地域コミュニティ交通導入の取り組みフロー図」について、「周辺のバス事業者・タクシー事業者等によるコミュニティバス・乗合タクシー等の実現可能性の検討」が困難となった場合、「他の運送形態の検討」となるよう実線矢印で示されているが、タクシー事業者等と十分な検討がなされるべきと考える。実線ではなく点線による矢印とし、併せて自家用有償運送等への誘導等、誤解が生じないよう「困難」の文字を削除して頂きたい。</p> <p>また、「他の運送形態の検討」は最終的な検討・協議を行った後の判断となるようにして頂きたい。試験運行をふまえた「運行手法や計画の見直し」の後、「地域・交通事業者・行政で協議」の上で困難となった後の判断となるよう図に点線による矢印を追加して頂きたい。</p> | <p>本市では、市域の広い範囲にわたってバス・タクシーが運行されており、まずは、これらの既存の交通事業者による地域コミュニティ交通導入の実現可能性を検討する必要があることから、いただいた意見の趣旨をふまえ、本計画の図4-15を修正します。</p>  |
| 34   | <p>地域コミュニティ交通で、地域の主体的取り組みが求められているが、高齢化などで主体的な取り組みができない地域も生まれていることを考慮するべき。</p> <p>また、公共交通の「空白地」「不便地」「これに準ずる地域」などをしっかりと定義し、それぞれに応じた対応を決め、要求が提出されたところだけでなく、「声」になっていないところもしっかりと把握するべき。</p>   | <p>本計画のP.48「施策3 地域コミュニティ交通の維持・充実」に記載のとおり、地域コミュニティ交通の実現には、高齢者のみならず、地域住民全体で「継続的に乗って支える」という取り組みが重要となります。このため、地域のまとまりや主体的な取り組みが最も重要と考えています。</p> <p>道路勾配などの現地の地形条件、道路の整備状況、高齢化の状況など、地域ごとに状況が異なるため、一律に鉄道駅やバス停留所からの距離で交通空白地を定めるのではなく、こうした客観的なデータ分析もふまえて地域の優先度を総合的に判断し、計画的に支援を進めていくこととしています。</p> |
| 35   | <p>岩岡町の地域住民は市営地下鉄の延伸を最も期待している。</p> <p>市営地下鉄延伸が実現不可能ならば、それに代わる交通改善策としてコミュニティバスを運行して欲しい。隣の明石市のTacoバスのような地域のコミュニティバスの運行を強く要望する。その中で、西神中央駅への直行便があれば、地下鉄の利用もしやすくなる。</p> <p>高齢化による自動車事故が社会問題化されており、地域でのコミュニティバスの運行が急がれる。</p>   | <p>本計画のP.48「施策3 地域コミュニティ交通の維持・充実」に記載のとおり、きめ細かく地域を巡回するようなコミュニティバスの運行については、地域の皆さまの主体的な取り組みがあつてこそ実現し、新たなバスの運行後も地域で「継続的に乗って支える」という取り組みが必要となります。</p> <p>新たに取り組みを開始したい地域については、まずは区役所にご相談いただければ、婦人会や自治会など皆さまがお集まりの場で、先進事例の取り組みの紹介などさせていただきます。</p> <p>なお、市営地下鉄西神・山手線の新たな延伸についての計画はありません。</p>     |

| 番号                                   | 意見の概要   | 市の考え方  |
|--------------------------------------|---|--|
| 第4章 公共交通施策の取り組み方針<br>施策4 北神地域のバス路線再編 |   |  |
| 36                                   | <p>大沢町では、岡場駅付近の済生会兵庫県病院の利用希望者が多く、イオンモール神戸北経由のコミュニティバスでは乗換が発生し、遠距離となるため、神姫バス13系統(岡場～大沢町～イオンモール神戸北～三田路線)を堅持して頂きたい。</p> <p>神姫バス13系統を止め、コミュニティバスに再編する場合は、県や市から神姫バスに助成している年間約700万円全額を、大沢町のコミュニティバス運行にあてること。</p> <p>コミュニティバスが大沢町内だけでなく、三田駅・イオンモール神戸北・岡場駅・三田周辺・岡場周辺の病院や施設・吉尾インター等を自由に走れるように、神姫バス・関係機関と調整すること。</p> <p>車両の購入資金と運転手を確保すること。</p> | <p>本計画のP.52「施策4 北神地域のバス路線再編」に記載の「バス路線再編のイメージ」については、既存の路線バス利用者の利用状況等を参考に、長大バス路線を需要に応じて複数の路線に分割するとともに、大沢町や八多町などで進められている乗合タクシーやコミュニティバスなどの新たな地域コミュニティ交通の導入の取り組みをふまえて作成しています。</p> <p>今後、交通事業者及び隣接市などの関係機関と具体的な協議を行うとともに、地域の主体的な取り組みのもと、新たな地域コミュニティ交通の導入やバス路線再編による、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの形成を進めていきたいと考えています。</p> |
| 37                                   | <p>近隣の観光スポットを考慮して、神姫バス69系統(岡場～神戸三田プレミアムアウトレット)を三木市吉川町の「よかたん温泉」まで延伸し、イオンモール神戸北・フルーツフラワーパーク・大沢町・吉尾インター・岡場駅を結ぶ路線となるように検討すべきである。</p>  | <p>今後、北神地域のバス路線再編を検討する際の参考とさせていただきます。</p>  |
| 38                                   | <p>本計画のP.52「施策4 北神地域のバス路線再編」として、基幹公共交通や幹線公共交通との連携があげられているが、北神地域には山陽自動車道や中国縦貫道、六甲北有料道路があり、高速道路ネットワークの利便性が高い地域である。将来的には、バスの接続拠点での高速バスとの連携を検討して欲しい。</p>  | <p>いただいたご意見をふまえ、本計画のP.53「施策4 北神地域のバス路線再編」の取り組み内容に、バスの接続拠点での交通結節機能の強化のため、中・長距離バスとの連携を追記します。</p>   |

| 番号   | 意見の概要   | 市の考え方   |
|--|---|---|
| 第4章 公共交通施策の取り組み方針<br>施策5 観光地(六甲・摩耶山および有馬)での公共交通の利用促進 |   |   |
| 39   | <p>山上のバスについて、バス停以外でも乗り降り可能にするべき。</p> <p>バス車両について、窓がオープンにできるバスなど自然と一体感が味わえるアミューズメント性の高い乗り物を導入するべき。また、観光客が一目で山へのアクセスだとわかるような統一したカラーリングやサインを持たせるべき。</p> <p>まやビューラインの早朝運行、六甲ケーブル、まやビューラインの終発延長などケーブル、ロープウェイのサービス向上を図るべき。</p> <p>観光客向けに新神戸、三宮からケーブル駅へのバスの直行便を走らせるべき。</p> <p>奥摩耶ドライブウェイの有料化またはバス等許可車両のみの通行とし、一般車両は公共交通に乗り換えて掬星台方面に向かうパークアンドライド方式とし、六甲山牧場～掬星台間は「奥摩耶エコドライブウェイ」と位置づけ、レンタサイクル、電気自動車、オープンバスなど自然が楽しめるユニークな交通手段を導入するべき。</p> <p>ホテルド摩耶から掬星台までの道路をバスのみが通れるように電動ゲート等を設置し、公園内通路にすることで、掬星台でのイベントが実施しやすくなる。また、夜間の不法侵入車が減り掬星台周辺のゴミ問題や治安が向上する。</p> | <p>本計画のP.56「施策5 観光地(六甲・摩耶山および有馬)での公共交通の利用促進」に記載のとおり、アクセスしやすく、巡りやすい公共交通ネットワークを形成します。</p> <p>いただいたご意見を参考にしながら、交通事業者と連携し、山上事業者や関係団体の皆さまのご協力のもと、観光地の公共交通ネットワークの形成を進めていきたいと考えています。</p>   |
| 40   | <p>摩耶ケーブル駅の市バスと坂バスの時刻表、案内が別々なので、観光客がどれに乗ればよいかわからない。運行事業者の区別のないボーダレスな視点の案内サインの設置や使用できるICカードを統一するべき。</p> <p>ケーブル、ロープウェイ、山上バスを乗り継ぐと移動するだけで非常に高額な出費になり、特にファミリーにとっては深刻で、六甲摩耶離れの要因になっている。エリア内周遊パスやエコファミリー制度のようなファミリー層が使いやすい企画乗車券を望む。</p>  | <p>本計画のP.57「施策5 観光地(六甲・摩耶山および有馬)での公共交通の利用促進」に記載のとおり、乗り継ぎ等の情報案内を充実させるとともに、観光客にとってわかりやすく使いやすい公共交通を推進します。</p> <p>いただいたご意見を参考にしながら、交通事業者等とともに検討を進めていきたいと考えています。</p> <p>なお、今年8月の平日5日間、まやビューライン・六甲有馬ロープウェイで主にファミリー層をターゲットにした料金割引(大人500円で乗り放題、小人無料)の社会実験を行います。</p> |
| 第4章 公共交通施策の取り組み方針<br>施策6 公共交通の利便性向上および利用促進           |   |   |
| 41   | <p>公共交通の低料金化が求められている。「上限200円」バス、複数の交通機関の連合による料金システム、ゾーン内均一料金制度など、市民の声を聞いて料金のあり方を改革すること。</p>   | <p>本計画のP.59「施策6 公共交通の利便性向上および利用促進」に記載のとおり、乗り継ぎ割引や企画乗車券、都心でのゾーン内均一料金制度等、交通事業者と連携し、わかりやすく使いやすい料金体系の検討を進めていきます。</p>  |
| 42   | <p>公共交通の施策を進めるうえで、市民参加が極めて重要である。車から公共交通に切り替えるには、自発的な市民の交通手段の利用転換が必要であり、そのために「市民会議」の立ち上げなど徹底的な市民参加を追求して頂きたい。</p>   | <p>本計画のP.60「施策6 公共交通の利便性向上および利用促進」に記載のとおり、市民、企業、交通事業者、行政が連携し、アンケートなどのコミュニケーションツールを活用した意識啓発や、ワークショップなどを通じた情報提供を行うなど、自動車から公共交通への利用転換を進めます。</p>  |

| 番号  | 意見の概要   | 市の考え方  |
|-----|---|--|
| その他 |   |  |
| 43  | <p>粟生線活性化協議会について、兵庫県がもっと主導性を発揮し、40億円の無利子貸付のスキームを終了とせず、支援をさらに強めること。</p> <p>また、同協議会の住民代表を増やすこと。北区の住民代表を入れること。利用者の代表や粟生線再生の取り組みをしている市民運動の関係者などから公募で協議会参加者を募ること。</p>                | <p>40億円の無利子貸付は神戸電鉄の鉄道事業の黒字化を目標に実施したものであり、無利子貸付や利用促進活動、設備更新に対する補助等を通じて目標を達成することができました。現行の支援は終了する方向で鉄道事業者を含めた関係者と調整を行っていますが、利用促進活動や設備更新に対する補助については、粟生線の維持・存続や安全性の確保のために今後も継続する必要があると考えています。</p> <p>神戸電鉄粟生線活性化協議会には既に地元の代表者が委員に参画しており、地元の意見を反映できる体制をとっています。いただいたご意見については、今後の協議会運営の参考にさせていただきます。</p>   |
| 44  | <p>JR塩屋駅南の国道に架かる歩道橋と駅舎通路を直接接続させ、自由通路化することを要望する。</p>   | <p>いただいたご意見について、国土交通省、JR西日本へお伝えします。</p>  |
| 45  | <p>敬老パスは「短距離輸送のバスを基本」とされ、福祉施策と位置づけられてきたが、公共交通政策に求められている高齢者の利用拡大に向けて、鉄道への適用拡大を検討するべき。</p>  | <p>敬老パス制度は、日常生活における移動支援という観点から、近距離輸送の手段であるバスを基本とした制度であり、鉄道への拡大については慎重に対応すべきものと考えています。</p> <p>なお、バス以外で対象としている市営地下鉄やポートライナー、六甲ライナーは、バス路線の廃止、再編を伴った経緯などから対象としています。</p>  |
| 46  | <p>北区の住民にとって敬老パスの利用できる公共交通が少ない。バス便は少なく地下鉄も無い。高齢化に伴い、免許証の返納も進んでくるので神戸電鉄に敬老パスが使えるようにして欲しい。</p>  |  |
| 47  | <p>地域コミュニティ交通の効果的なネットワークの形成について、地域住民の利用状況に合致した内容にして頂きたい。市バスの平成26年4月のダイヤ編成で、須磨一の谷からJR兵庫駅まで運行していた81系統がJR新長田駅までに短縮され、変更後は乗り換えをしなければ須磨方面から長田区役所や西市民病院へ行けなくなり大変不便である。元に戻してもらいたい。</p> | <p>81系統につきましては、国道2号を中心とするエリアを鉄道と並行する形で東西に運行しておりましたが、路線が長く、路線の重複区間が多い非効率な路線でありました。また、平成20年3月にJR須磨海浜公園駅が開業したことでご利用されるお客様が減少し、さらに営業収支が悪化したため、平成26年度に路線再編をさせていただきました。</p> <p>その内容としましては、ご利用の多かった新長田駅を中心として東西で路線を分け、須磨一の谷から新長田駅までは一本で行けることとし、超える場合は新長田駅で乗り継いでいただくことで効率化を図りました。また、あわせて乗継により経済的負担が発生することのないよう、乗継割引制度を同時に開始いたしました。</p> <p>今後も高齢化の進展によりまして、バスの役割はますます重要になると考えているところであり、旧81系統の復活は困難ですが、引き続き乗継利便性の向上や効率的かつ高齢者にやさしいバス路線の実現に向けて検討していきたいと考えています。</p> |
| 48  | <p>神戸の公営交通について、これ以上の「経営効率化」による「民間委託」推進などはやめ、公共交通充実の柱として公営交通が役割を発揮するように改めて頂きたい。</p>  | <p>神戸市営交通は、1日約50万人の輸送を担う重要な都市基盤として、市民の皆さまにご利用いただいております。経営環境は、少子・高齢化の進展等により乗客数が減少するなど厳しい状況にあるなかで、民間活力の導入など経営の効率化に取り組みながら、安全で信頼されるサービスを提供し、「市民の足」としての役割を果たしていきたいと考えています。</p>   |
| 49  | <p>「地下鉄民営化」は行わないこと。</p>   | <p>神戸市営地下鉄は、市民の足として1日約30万人の皆さまにご利用いただいております。引き続き公営交通として、あらゆる経営改善や乗客増対策に取り組みながら、「市民の足」を確保していきたいと考えています。</p>   |